

Miðvikudaginn 19. desember 1956.

Nr. 27/1956. **Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda og
váttryggjenda v/s Linde og farms
(Sveinbjörn Jónsson)**

gegn

**Eigendum og áhöfn v/s Hvalfells
og gagnsök (Benedikt Sigurjónsson).**

Dómenndur:

**hæstaréttardómaramirnir Gizur Bergsteinsson, Árni Tryggvason.
Jónatan Hallvarðsson og Þórður Eyjólfsson og Magnús P. Torfa-
son prófessor.**

Bjarglaun. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 23. febrúar 1956. Krefjast þeir þess, að dæmd fjárhæð samkvæmt héraðsdómi verði lækkuð eftir mati Hæstaréttar, að hvor aðilja verði látinn bera sinn kostnað fyrir héraðsdómi, en að gagnáfrýjendum verði dæmt að greiða aðaláfrýjendum málskostnað fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Gagnáfrýjendur hafa áfrýjað málinu af sinni hálfu með stefnu 6. marz 1956. Krefjast þeir björgunarlauna úr hendi aðaláfrýjenda, að fjárhæð kr. 3.000.000.00, eða til vara annarrar lægri fjárhæðar eftir mati dómsins, ásamt 6% ársvöxtum frá 27. nóvember 1953 til greiðsludags og svo málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins. Þá krefjast þeir og, að þeim verði ákveðinn sjóveðréttur í v/s Linde til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Hinn 26. nóvember 1953, kl. 8,43 að morgni, var v/s Linde frá Tönsberg í Noregi lagt norðaustur af Örfirisey við Reykjavík, utan hafnargarða. V/s Linde er oliuflutningaskip, 15680 smálestir d.w., og talið 153 m á lengd. Legufæri skipsins voru sem hér segir: Sett var út stjórnborðsakkeri með 8 liðum af keðju, um 220 m (legufæri I). Bakborðsfesting að framan var við legufæri, sem fyrir voru á staðnum. Voru það 2 akkeri með festum að dufli. Var stefni skipsins tengt við duflið með 4" vír, sem duflinu fylgdi, og 10" kaðli (legu-

færi II). Að aftan var skipið tengt við tvenn legufæri, sem fyrir voru á staðnum. Frá legufærum þessum lágu strengir að duflum, en í duflin var skipið fest með vír og 10" kaðli í hvort um sig (legufæri III og IV).

Eftir að v/s Linde hafði verið lagt með framangreindum hætti, vissi stefni þess sem næst til norðvesturs. Legufæri I (stjórnborðsakkerið) voru beint norður af stefni skipsins, legufæri II sem næst vestur af stefninu, legufæri III voru beint austur af skut skipsins og legufæri IV beint suður af skutnum. Skipið lá um 480 m út af norðausturtanga Örfiriseyjar. Á 100—120 m breiðu svæði norðaustur af eyinni er dýpi undir 5 m um stórstraumsfjöru, en talið er, þar sem smástreymt var um þetta leyti, að þar við megi bæta um 1 m um háfjöru. V/s Linde er talið hafa rist á þessum tíma um 6 m að aftan.

Þegar leið á daginn 26. nóvember, tók að hvesa. Samkvæmt skýrslu Veðurstofu Íslands, sem lögð hefur verið fram í Hæstarétti, var veðurfari þannig háttað í Reykjavík kl. 19.00 nefndan dag, að vindátt var 0,2, þ. e. 20 stig austan við norður, meðalvindhraði 6 stig (22 hnútar), en mesti vindur 8 stig (34 hnútar). Lá v/s Linde þá allþvert fyrir vindi. Tók skipið um það leyti að reka í átt til lands og draga stjórnborðsakkerið (legufæri I). Er skipið hafði rekið í þá aðstöðu, að á reyndi bakborðsfestingu að framan (legufæri II), brustu festar þessar. Var þá bakborðsakkeri skipsins látið falla ásamt 2 liðum af keðju (legufæri V). Símað var í land eftir hafnsögumanni, og kom Andrés Sveinbjörnsson hafnsögumaður um borð í skipið kl. 19.35. Hafði skipið þá rekið svo, að duflið á bakborðsfestingu að aftan (legufæri IV) var komið undir bakborðshlið skipsins. Voru þá festar leystar úr dufli þessu. Ákveðið var í samráði við hafnsögumanninn að síma í land eftir aðstoð skipa. Kl. 20.25 náðist samband við v/s Hvalfell, sem statt var á ytri höfninni í Reykjavík, og það beðið um að fara til hjálpar. V/s Hvalfell er togari, 655 rúmlestir brúttó, með 1000 hestafla gufuvél. Þegar hjálparbeiðnin kom, brá v/s Hvalfell þegar við og fór á staðinn. Lagðist það til kuls við v/s Linde og lét bæði akkeri sín falla ásamt 5 liðum af hvorri keðju lítið eitt austar

en v/s Linde hafði látið stjórnborðsakkeri sitt falla. Voru síðan báðir togvírar v/s Hvalfells, $3\frac{1}{4}$ " að gildleika, dregnir um borð í v/s Linde með aðstoð hafnsögubáts og þeir festir þar fremst á skipinu. Vél v/s Hvalfells var látin ganga áfram með hægri ferð. Var þessu lokið um kl. 22.30.

Andrés Sveinbjörnsson hafnsögumaður hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að það hafi verið sameiginleg skoðun sín og skipstjórans á v/s Linde, að rétt væri vegna stórvíðris að láta skipið liggja, eins og það var komið, meðan ekkert bilaði. Hann hefur og borið það, að hann haldi, að v/s Linde hafi eitthvað rekið fram að þeim tíma, sem v/s Hvalfell festi í því, en eftir það hafi skipið ekkert rekið. Skipstjórinn á v/s Linde hefur hins vegar talið, að skipið hafi ekkert rekið, eftir að bakborðsakkeri var látið falla.

Samkvæmt skýrslu Veðurstofunnar hélzt vindátt alla nóttina 0.1, eða 10 stig austan við norður. Veðurhæð var og mikil um nóttina, meðalvindur oftast 8 vindstig (30—40 hnútar), en mesti vindur allt að 10 vindstigum. Hvassast var á tímabilinu kl. 02.00—03.20 um nóttina, oftast 10 vindstig í hviðunum (allt að 54 hnútum). V/s Hvalfell lá um nóttina á sama stað, tæpum 300 m norðan við v/s Linde. Var vél v/s Hvalfells stöðugt látin ganga áfram með hægri ferð. Eftir að v/s Linde hætti að reka, var fjarlægð frá stefni þess til lands um 260—270 m, en grynningar, þar sem skipið hefði tekið niðri, voru ekki nema um skipslengd framundan.

Kl. 08.30 næsta morgun, 27. nóvember, er veður hafði lægt mjög, drógu skipin v/s Linde og v/s Hvalfell upp akkeri sín. Kom þá í ljós, að stjórnborðsakkeri v/s Linde hafði krækzt undir oliuleiðslu þá, sem lýst er í héraðsdómi, og dró það hana upp með sér, en hún brotnaði og féll af akkerinu. Eftir þetta togaði v/s Hvalfell v/s Linde frá landi. Sleppti v/s Linde síðan togvírur v/s Hvalfells og sigldi til Skerjafjarðar.

Gagnáfrýjendur töldu hjálp þá, er v/s Hvalfell veitti v/s Linde, björgunaraðgerðir og höfðuðu mál þetta til heimtu björgunarlauna, eins og nánar er lýst í héraðsdómi. Taldi sjódómurinn, að hér hefði verið um björgunarstarf að ræða og dæmdi björgunarlaun.

Í Hæstarétti hafa verið lögð fram ýmis ný gögn. Hinn 8. júlí 1955 ritaði málflytjandi aðaláfrýjenda hafnarstjóra Reykjavíkur og æskti svars hans við 4 tilgreindum spurningum. Þessu svaraði hafnarstjóri með bréfi 11. s. m.

Þá ritaði málflytjandi aðaláfrýjenda hinn 24. júlí 1956 Hjálmar R. Bárðarsyni skipaskoðunarstjóra og æskti svars hans við 5 tilteknum spurningum í sambandi við málið. Svaraði skipaskoðunarstjórinn bréfi þessu hinn 4. nóvember 1956. Þá hefur skipaskoðunarstjórinn með bréfi 13. nóvember 1956 svarað fyrirspurnum málflytjanda gagnáfrýjenda og enn með bréfi 18. s. m. svarað viðbótarspurningum málflytjanda aðaláfrýjenda.

Með bréfi 28. september 1956 æskti málflytjandi aðaláfrýjenda umsagnar Friðriks Ólafssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans, um ýmis atriði varðandi mál þetta. Eftir að skólastjórinn hafði haft samband við málflytjendur beggja aðilja, samdi hann álitserð, dags. 8. október 1956. Með bréfi 27. s. m. hefur skólastjórinn síðan svarað ýmsum fyrirspurnum málflytjanda gagnáfrýjenda.

Að fyrirlagi Hæstaréttar voru hinn 21. nóvember 1956 dómkvaddir 3 sérfróðir menn, þeir Benedikt Gröndal forstjóri, Ásgeir Sigurðsson skipstjóri og Guðmundur Markússon skipstjóri, til að segja álit sitt um ýmis atriði málsins og niðurstöður þeirra Friðriks Ólafssonar skólastjóra og Hjálmars Bárðarsonar skipaskoðunarstjóra. Sömdu þeir ýtarlega álitserð, dags. 30. nóvember 1956.

Þegar athuga skal, hvort v/s Linde hafi í umrætt skipti verið statt í slíkri hættu, sem um ræðir í 229. gr. siglingalaganna nr. 56/1914, verður að meta allar aðstæður, eins og þær litu út fyrir stjórnarmönnum skipsins um kvöldið og nóttina 26.—27. nóvember 1953. Þegar litið er til stærðar skipsins, nálægðar þess við landgrynningar, veðurhæðar og veðuráttar, þá verður að telja ótvírætt, að það hafi verið í yfirvofandi hættu, er það tók að reka að landi. Það var með öllu óvíst, hvort afturfesting skipsins kynni að halda, eftir að það var farið að draga stjórnborðsakkerið og framfesting í legufæri II hafði brostið. Eðlilegt mat á aðstæðum á þessum tíma gerði skipstjórnarmönnum v/s Linde skylt að leita

hjálpur, eins og þeir gerðu. Skiptir ekki máli um þetta, þó að matsmenn telji við eftirfarandi athugun og útreikninga „sennilegt“, að afturfestar v/s Linde hefðu haldið skipinu. Þrír hafnsögumenn, sem voru um borð í skipunum um kvöldið og nóttina, hafa allir fyrir dómi lýst því álitinu, að v/s Linde hafi verið í hættu statt, og sama er álit hinna sérfróðu samdómsmanna í sjódomi.

Eftir að hættuástand það, sem að framan er lýst, var á komið, var v/s Hvalfell kvatt til hjálpar, og veitti það hana eftir því, sem skipstjórnarmenn v/s Linde töldu að mestu gagni koma. Fallast má á það álit hinna sérfróðu samdómsmanna í sjódomi, að v/s Hvalfell hafi um kvöldið og nóttina togað í v/s Linde að framan með þungu átaki, og að það hafi þannig bæði með akkerum sínum og vélarafla styrkt framfestingu v/s Linde og meðal annars valdið því, að skipið lægi betur í sjó en ella. Þykir sýnt, að v/s Linde hefði komið í aukna hættu, ef framfestingar hefðu bilað eða farið úr skorðum. Telja verður, að v/s Hvalfell hafi með framangreindum aðgerðum sínum stuðlað að því, að svo varð ekki, enda bendir fyrrgreind vitnaskýrsla Andrésar Sveinbjörns-sonar hafnsögumanns í sömu átt. Á það er og að líta, að hefði framfesting v/s Linde bilað eða raskast meira en orðið var, þá gat það leitt til áhættusamra stjórnataka hjá skipsstjórnarmönnum v/s Linde, þar sem þeir hefðu mátt ugga mjög um afturfestinguna eina, eftir að aðrar festar hefðu bilað, og við þær aðstæður, þar sem ekkert mátti út af bera.

Hinir dómkvöddu matsmenn hafa látið í ljós það álit, að átak v/s Hvalfells hafi ekki haft áhrif á átak v/s Linde á aftari legufæri sín. En þótt við þetta væri miðað, þá haggar það ekki framangreindri niðurstöðu um, að þær aðgerðir v/s Hvalfells, sem áður er lýst, hafi komið v/s Linde að gagni.

Samkvæmt framansögðu þykir mega fallast á þá niðurstöðu sjódomsins, að hjálp sú, sem v/s Hvalfell veitti v/s Linde, hafi verið björgunarstarf í merkingu 229. gr. siglingalaganna. Með tilliti til atriða þeirra, sem áhrif hafa á upphæð björgunarlaunanna og lýst er í héraðsdómi, þykir hæfilegt að ákveða þau kr. 900.000.00 ásamt vöxtum, eins

og krafizt er. Eftir þessum úrslitum ber aðaláfrýjendum að greiða gagnáfrýjendum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals kr. 55.000.00. Gagnáfrýjendur eiga sjóveðrétt í v/s Linde til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda og váttryggjenda v/s Linde og farms, greiði gagnáfrýjendum, eigendum og áhöfn v/s Hvalfells, kr. 900.000.00 með 6% ársvöxtum frá 27. nóvember 1953 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 55.000.00. Eiga gagnáfrýjendur sjóveðrétt í v/s Linde til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Sératkvæði

Gizurar Bergsteinssonar hæstaréttardómara og Magnúsar P. Torfasonar prófessors.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur verið aflað ýmissa gagna í máli þessu. Friðrik Ólafsson, skólastjóri Stýrimannaskólans, og Hjálmar Bárðarson skipaskoðunarstjóri ríkisins hafa hvor í sínu lagi gefið álitsgerð í málinu. Þá hafa þeir Benedikt Gröndal verkfræðingur og skipstjórnarnir Ásgeir Sigurðsson og Guðmundur Markússon samkvæmt dómkvaðningu 21. nóvember 1956 gefið álitsgerð um málið.

Hinn 26. nóvember 1953 var m/t Linde lagt við festar um 480 metra frá Örfirisey. Skipinu var lagt við stjórnborðs-akkeri með 220 metrum af keðju um það bil í norður frá skipinu. Þá var og skipið að framan bundið með 4" vír og 10" trossu í dufl, sem fest var með keðjum við tvö 7 smá-lesta akkeri í botni. Að aftan var skipið bundið í tvö dufl með vír og 10" trossu í hvort. Var annað duflið stjórnborðsmegin og í austur frá skipinu, en hitt bakborðsmegin og í suður frá skipinu. Kl. 11.45 nefndan dag var hafið að dæla olíu úr skipinu í geyma í Örfirisey. En er á daginn

leið, fór að hvesa af norðlægri átt, og jókst vindurinn smám saman um daginn og næstu nótt upp í 8—10 vindstig. Um kl. 17.25 var dælingu hætt, með því að leka varð vart á oliuleiðslunni frá landi. Nokkru síðar tók skipið að reka, og við það jókst átakið svo á framfestingar skipsins bakborðsmegin, að þær slitnuðu báðar úr duflinu. Létu skipverjar falla bakborðsakkerið með um 55 metrum af keðju. Eftir að það akkeri hreif við, er ósannað, að framenda skipsins hafi rekið. Hér er og rétt að geta þess, að síðar kom í ljós, að stjórnborðsakkerið hafði festst í oliuleiðslunni frá landi, og má ætla, að það hafi átt þátt í að stöðva rek skipsins að framan. Þá er hér var komið, lá skipið við tvö akkeri að framan, og að aftan hvíldi þungi þess allur í festingunum stjórnborðsmegin, en afturfestingin bakborðsmegin var orðin slök og því gagnslaus til að halda, enda var hún látin laus.

Kl. 20.25 var skipstjórinn á b/v Hvalfelli, sem statt var á ytri höfn Reykjavíkur, beðinn að koma m/t Linde til hjálpar, þar sem hætta var talin á því, að skip þetta ræki á land í Örfirisey. B/v Hvalfell lagðist nú við bæði akkeri sín í norður frá framstefni m/t Linde, og farið var með togvira b/v Hvalfells og þeir festir í framenda m/t Linde. Þá er gengið hafði verið frá festingu togstrengjanna í oliuskipið og slakinn dreginn af þeim, voru um 275 metrar (150 faðmar) á milli skipanna. Var vél b/v Hvalfells síðan látin ganga með hægri ferð alla nóttina, og hélzt m/t Linde til morguns í svipaðri stöðu og það var í, þá er b/v Hvalfell kom á vettvang. Um morguninn 27. nóvember létti m/t Linde akkerum og sigldi með hjálp b/v Hvalfells burt af staðnum.

Þá er litið er til stöðu m/t Linde, þeirrar er lýst var, verður að telja, að skipið hafi verið í hættu statt. Er þá athugamál, hvort b/v Hvalfell hafi bjargað m/t Linde úr hættu.

Kunnáttumenn þeir, sem álit hafa látið uppi í máli þessu, eru á eitt sáttir um það, að m/t Linde gat eigi rekið í strand, meðan festingar þess í stjórnborðsduflið að aftan héldu og duflið var kyrrt á sínum stað. Enn eru kunnáttumennirnir á einu máli um það, að tog b/v Hvalfells í framenda m/t Linde hafi einungis dregið úr þunga þeim, sem hvíldi á

akkerisfestunum að framan, en eigi létt á átaki m/t Linde á afturfestingar stjórnborðsmegin. Þá segja þeir, að átakið á afturfestingarnar hefði eigi aukizt, heldur minnkað, ef skipið hefði rekið meira undan vindi að framan en varð. Loks telja kunnáttumennirnir, að m/t Linde hefði komizt út hjálparlaust, eftir að veður lægði um morguninn 27. nóvember. Að þessu athuguðu og þar sem afturfestingar m/t Linde héldu, unz veður lægði, verður hjálp b/v Hvalfells til handa m/t Linde eigi talin björgun í merkingu 229. gr. siglingalaga nr. 56/1914, heldur einungis aðstoð.

Kostnaður b/v Hvalfells þykir réttilega metinn í héraðs-dómi.

Þá er ákveða skal laun fyrir aðstoð b/v Hvalfells til handa m/t Linde, ber að lita á það, að b/v Hvalfell var mestan hluta hættutímans reiðubúið að veita m/t Linde alla þá hjálp, sem það mátti, ef afturfestingar m/t Linde skyldu slitna, og að geysileg verðmæti voru í húfi. Að öllum atvikum athuguðum þykja laun fyrir aðstoðina ásamt kostnaði hæfilega ákveðin kr. 300.000.00.

Ber að dæma aðaláfrýjanda til þess að greiða gagnáfrýjanda eiganda b/v Hvalfells, h/f Mjölni, nefnda fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt er, og svo málskostnað bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 35.000.00.

Samkvæmt 4. tl. 236. gr. laga nr. 56/1914 á gagnáfrýjandi h/f Mjöltnir sjóveðrétt í m/t Linde til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

Dómsorð okkar er:

Aðaláfrýjandi, Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda og vátryggjenda m/t Linde og farms, greiði gagnáfrýjanda h/f Mjölni kr. 300.000.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 27. nóvember 1953 til greiðsludags og kr. 35.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Á gagnáfrýjandi h/f Mjöltnir sjóveðrétt í m/t Linde til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 21. desember 1955.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, hefur Ágúst Fjeldsted hdl., hér í bæ, f. h. h/f Mjölnis, eiganda b/v Hvalfells, RE 282, og áhafnar þess skips höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, út gefinni 23. apríl 1954, gegn Sveinbirni Jónssyni hrl., hér í bænum, f. h. eigenda m/t Linde frá Tönsberg í Noregi svo og f. h. eigenda farms í skipinu til greiðslu björgunarlauna, að fjárhæð kr. 3.000.000.00, auk 6% ársvaxta frá 27. nóvember 1953 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu. Þá hefur stefnandi krafizt þess, að viðurkenndur verði sjóveðréttur hans í m/t Linde frá Tönsberg til tryggingar dómkröfunum.

Stefnandi hefur stefnt til réttargæzlu Vilhjálmi Jónssyni hrl., hér í bæ, f. h. Samvinnutrygginga, váttryggjanda farms þess, sem Olíufélagið h/f átti í m/t Linde, svo og Einari Ásmundssyni hrl. hér í bænum f. h. firmans C. T. Bowring í Englandi, váttryggjanda farms, er h/f Shell á Íslandi og Olíuverzlun Íslands h/f áttu í nefndu skipi, en engar sjálfstæðar kröfur gert á hendur réttargæzlustefndu.

Stefndu hafa krafizt þess, að hin umstefnda fjárhæð verði lækkuð eftir mati dómsins og málskostnaður verði látinn falla niður.

Réttargæzlustefndi Einar Ásmundsson hefur stutt framangreindar kröfur stefndu. Í greinargerð krafðist hann málskostnaðar úr hendi stefnenda umbjóðendum sínum til handa, en við munlegan flutning málsins féll hann frá þeirri kröfu.

Málavextir eru þessir:

Að morgni fimmtudagsins 26. nóvember 1953 var m/t Linde, sem er olíuflutningaskip, siglt frá olíustöðinni á Laugarnesi að olíustöðinni á Örfirisey. Þangað kom skipið kl. 8.43 og var lagt við stjórnborðsakkeri með 8 liðum úti. Skýrir skipstjóri skipsins svo frá, að hann hafi spurzt fyrir um það hjá hafnsögumanninum, sem með skipinu var, hvers vegna ekki væru notuð tvö akkeri, og hafi hafnsögumaður svarað því til, að það væri ekki leyfilegt þarna. Í þess stað hafi verið sett út dufl (bauja), og var skipið að framan bundið í það með 4" vír, sem duflinu fylgdi, og 10" trossu frá skipinu. Að aftan var skipið bundið í tvö dufl, annað til stjórnborða, en hitt á bakborða með vír og 10" trossu í hvort duflið fyrir sig. Kl. 10.20 var lokið við að leggja skipinu og binda það.

Vitnið Einar Jónasson, er var hafnsögumaður á m/t Linde á siglingu skipsins frá Laugarnesi að Örfirisey og lagði því, er

þangað var komið, skýrir svo frá, að hafnsögumannsskrifstofan hafi fengið teikningu frá eiganda olíustöðvarinnar í Örfirisey, er sýni, hvar og hvernig eigi að leggja skipum þarna. Í hvert skipti, sem leggja eigi skipum, sé farið með dufl frá olíustöðinni og það sett niður, þar sem láta eigi akkeri falla. Svo hafi einnig verið gert, þegar m/t Linde var lagt. Segist vitnið í umrætt skipti hafa farið eftir fyrirmælum og teikningu frá olíustöðinni um lagningu skipsins. Teikningin hafi sýnt aðeins eitt akkeri, og kveðst vitnið hafa tjáð skipstjóra m/t Linde, að skipinu yrði lagt fyrir stjórnborðsakkeri. Skipstjóranum hafi þótt ein-kennilegt, að skipinu var ekki lagt fyrir tveimur akkerum, en hann hafi ekki óskað eftir því, að svo yrði gert. Gerir vitnið ráð fyrir, að það hefði lagt skipinu fyrir báðum akkerum, ef skipstjórinn hefði sérstaklega óskað þess. Vitnið telur, að m/t Linde hafi verið lagt tryggilega, en það álitur staðinn, þar sem skipið lá, ekki öruggt skipalægi. Eftir að skipinu hafði verið lagt, fór vitnið í land, en kom aftur út í skipið um kl. 11.00 um kvöldið og dvaldist þar aðfaranótt föstudagsins 27. nóvember. Kl. 11.45 var hafin dæling á dieselolíu úr skipinu í olíustöðina í Örfirisey. Þegar kl. var 17.25, varð vart við leka á samskeytum olíuleiðslunnar frá landi og leiðslu skipsins, og samtímis tók dælu-maður eftir því, að gagnþrýstingurinn hækkaði. Dælingu var hætt þá þegar og gert við lekann, en þegar dæling hófst að nýju, varð ekki vart við neinn gagnþrýsting, og var þá dælingu strax hætt og símað til olíustöðvarinnar, að olíuleiðslan hlyti að vera biluð, og kom síðar í ljós, að svo var.

Þegar á daginn leið, hvessti á NV, að því er skipstjóri á m/t Linde telur, og gizkar hann á, að vindhraðinn hafi um daginn orðið 8—9 vindstig. Segir í leiðarabók skipsins, að vírinn og tross-an frá framenda skipsins hafi slitnað og skipið byrjað að draga stjórnborðsakkerið. Var þá bakborðsakkeri látið falla, og tók það út tvo liði af keðju. Það verður ekki séð á gögnum málsins nákvæmlega, hvenær dagsins þetta var, en skipstjóri m/t Linde kveðst, eftir að það gerðist, hafa símað í land eftir hafnsögumanni, og hafi hann komið út í skipið kl. 19.35. Telur skipstjórinn, að eftir klukkan 19.45 til kl. 20.00 hafi skipið ekkert rekið. Það hafi eftir þenna tíma legið þvert fyrir vindi með stefnið vísandi rétt utan við Örfirisey í ca 470 metra fjarlægð frá landi. Á hlé-borða við skipið var djúpt vatn og gott svigrúm.

Vitnið Andrés Sveinbjörnsson hafnsögumaður hefur skýrt svo frá, að um kl. 19.00 hafi verið hringt til þess frá olíustöðinni í Örfirisey og því tilkynnt, að m/t Linde væri farið að reka. Það

vitnið þann, sem hringdi, að hafa tal af skipstjóranum og spyrjast fyrir um, hvort hann óskaði eftir aðstoð, og reyndist það svo. Vitnið gerði síðan dráttarbátnum Magna aðvart, en fór strax sjálft út í skipið á hafnsögubátnum. Er þangað var komið, fór vitnið ásamt skipstjóranum á báða enda skipsins, og athuguðu þeir, hvernig það lá í vírum og keðjum. Sást þá, að bakborðsduflið, sem bundið hafði verið í, var komið undir bakborðshlið skipsins, og voru því festingar losaðar úr því. Lá þá skipið fyrir stjórnborðsakkeri með 8 liðum af keðju úti, bakborðsakkeri með 2 liðum af keðju og vír og trossu, sem fest hafði verið í dufl aftur af skipinu stjórnborðsmegin. Telur vitnið, að skipið hafi þá verið búið að reka um tvær skipslengdir að framan frá staðnum, þar sem því hafði verið lagt, og heldur, að skipið hafi eitthvað rekið fyrst eftir að vitnið kom út í það og einnig um það leyti, sem b/v Hvalfell festi í því, svo sem síðar verður frá sagt. Vitni þetta kveður, að skipstjóri m/t Linde hafi sagt því, að trossan frá framenda skipsins hafi slitnað, en þeir hafi slakað á vírnum, sem lá samhliða henni í duflið, sem tæki þessi voru fest í. Það hafi þá beðið um að taka í vírinn og strengja á honum til þess að létta á akkeriskeðjunum, en að vörmu spori hafi stýrimaður tilkynnt því, að vírinn væri slitinn. Skipstjóri og stýrimaður m/t Linde hafa báðir borið það fyrir dómi, að trossan hafi komið heil upp í skipið, og álykta þeir, að augað á duflinu, sem trossan var fest í, hafi brotnað. Dómkvaddir menn athuguðu hinn 3. marz 1954 öll dufl, sem olíuskip eru bundin í við Örfiriseyjarstöðina. Virtust þeim allar festingar á duflunum óskemmdar, og þeir sáu ekki merki til þess, að við þær hefði verið gert. Þykir því sennilegast, að umrædd trossa hafi slitnað eða festing hennar í duflið bilað.

Þegar vitnið hafði athugað aðstöðu skipsins, spurði það skipstjórann, hvort hann vildi ekki fá alla þá hjálp, sem unnt væri, t. d. togara til að „liggja framan í skipinu“. Svaraði skipstjórinn því til, að hann óskaði helst eftir því að fá tvo togara til hjálpar. Síðan var símað í land og beðið um aðstoð.

Kl. 20.25 náði forstjóri Olíufélagsins h/f talsambandi við skipstjóra b/v Hvalfells, er var statt á ytri höfninni hér í þann veginn að sigla inn í innri höfnina. Skýrir skipstjóri b/v Hvalfells svo frá, að forstjórinn hafi beðið hann, að ósk umboðsmanns olíuskipins að fara því til hjálpar, þar sem óttast væri, að skipið ræki á land í Örfirisey. Þess hafi verið óskað, að b/v Hvalfell festi víra í m/t Linde og næði skipinu með framstefni upp í vind, svo að það gæti dregið upp akkeri sín og komizt frá land-

inu. Skipstjóri Hvalfells segist hafa brugðið strax við og lagzt vindmegin við m/t Linde, en þar sem vindur hafi verið hvass á norðaustan eftir áttavita, veðurhæð um 8—9 vindstig og náttmyrkur, hafi verið erfitt að athafna sig, enda þurft að varast að lenda ekki á duflum, sem þarna eru, eða legufærum þeirra. Í þriðju tilraun hafi þó tekizt að leggja Hvalfelli, þar sem heppi-legt þótti, en það var þvert af m/t Linde að framan á stjórnbörða, og var Hvalfelli lagt þar fyrir báðum akkerum og fimm liðum af hvorri keðju. Síðan var hafnsögubátur sendur frá m/t Linde með trossu að Hvalfelli, og voru tveir togvírar skipsins festir í hana og dregnir að m/t Linde. Þar tóku skipverjar m/t Linde á móti þeim. Samkvæmt framburði háseta þess, sem sá um festingu víranna, var henni hagað þannig, að fyrst voru sett 4 brögð á hvorn vír utan um festingar „polla“ fremst á skipinu, síðan voru vírarnir teknir yfir á annan „polla“ og sett bragð á þá og loks lásað yfir.

Áðurnefnt vitni, Andrés Sveinbjörnsson, kveður e/s Magna hafa komið á vettvang, skömmu eftir að það var komið út í m/t Linde. Hafi Magni lagzt hléborðsmegin við skipið nálægt stjórnpalli og fest í það venjulegum bindingum. Telur vitnið, að Magni hafi legið þannig við skipið, að um 45° horn hafi myndast milli skipanna. Það kveðst ekki vita betur en vél Magna hafi verið í gangi, meðan það var í skipinu, þetta hafi það þó ekki athugað sérstaklega, en skipstjóri m/t Linde hafi óskað þess sérstaklega, að Magni gengi með fullri ferð áfram á bakborðshlið m/t Linde til að létta á stjórnbörðsfestum að aftan. Vitnið notaði talstöð Magna til að koma skilaboðum frá sér. Það segist hafa sent skilaboð til b/v Hvalfells með hafnsögubátnum, sem fór að sækja togvírana, þess efnis að strengja á vírunum, þegar búið væri að festa þá, en hafa þá ekki mjög stífa, og muni það hafa ítrekað þetta um talstöðina síðar. Ástæðuna til þess, að vitnið vildi ekki, að vírarnir væru hafðir mjög stífir, kveður það þá, að hætta hafi þá verið á, að þeir slitnuðu eða rykktu upp akkerunum, sem Hvalfell lá við.

Vitni þetta telur, að vindátt hafi verið N-NA og vindhraði 9—10 vindstig. Það kveðst ekki hafa talið vogandi að sleppa skipinu lausu að aftan og láta það vísa upp í vind vegna nálægðar við eyjuna, en brim hafi verið mikið og sjór gengið stöðugt yfir skipið.

Vitnið Kristján Kristjánsson, talstöðvarvörður á e/s Magna, hefur borið það, að eftir að búið var að festa togvírana milli Hvalfells og m/t Linde hafi Andrés hafnsögumaður beðið það fyrir þá orðsendingu frá skipstjóranum á m/t Linde til skip-

stjórans á Hvalfelli „að hífa tutt á vírunum og að Hvalfell lægi klárt“.

Eftir að búið var að festa togvrunum milli skipanna, kveður skipstjóri Hvalfells, að togað hafi verið í þá og þeir strengdir. Síðan hafi vélin verið látin ganga með hægri ferð áfram og beðið eftir fyrirmælum frá skipstjóra olíuskipsins um að draga það út. Sama veðurhæð hafi haldizt og talsverð kvika hafi verið þarna.

Vitnið Andrés kveður, að það hafi verið sameiginleg skoðun þess og skipstjórans á m/t Linde, að vegna stórvíðris væri rétt að láta skipið liggja kyrrt, eftir að togvírar Hvalfells höfðu verið festir í það, meðan ekkert bilaði. Vitni þetta meiddist á fæti, meðan það dvaldist í m/t Linde, og varð því að fara í land, að því er það telur um kl. 24.00, og kom þá Einar Jónasson hafn-sögumaður í skipið í þess stað.

Skipstjóri Hvalfells segir, að eftir miðnætti hafi komið boð frá skipstjóra m/t Linde fyrir milligöngu nefnds Einars þess efnis, að Hvalfell skyldi liggja, eins og það hafði lagzt, til morguns, ef ekkert kæmi fyrir, t. d. festingar slitnuðu úr duflinu, en ef svo færi, átti Hvalfell að vera viðbúið að draga olíuskipið frá, strax og skipstjóri þess gæfi merki. Lá Hvalfell þannig alla að-faranótt hins 27. nóvember með vél skipsins, sem er 1000 hest-öfl, í gangi á hægri ferð áfram. Vindur var hvass alla þessa nótt, en skipstjóri Hvalfells telur, að hvassast hafi verið milli kl. 3.00 og 5.00, en þá hafi farið að lægja. Segir hann, að eftir beiðni frá olíuskipinu um talstöð e/s Magna og eftir hljóðmerkjum frá því, sem ákveðin hafi verið fyrirfram, hafi Hvalfell dregið upp akkeri sín kl. 8.30, togað stefni olíuskipsins „út á leið“ og síðan sleppt því. Hafi þá olíuskipið verið búið að draga upp akkeri sín og orðið sjálfbjarga.

Þegar Hvalfell hafði sleppt olíuskipinu, tók það að draga inn togvíra sína, en þeir fóru þá í flækju, og varð að höggva frá 25 faðma af öðrum vírunum og 100 faðma af hinum, þar sem hætta var á, að þeir færu í skrífu skipsins, en fjarlægðin milli skipanna hafi verið 150 faðmar. Hvalfell lagðist að bryggju í Reykjavík kl. 10.20.

Um morguninn þegar m/t Linde dró upp akkeri sín, kom í ljós, þegar stjórnborðsakkerið kom upp úr sjóskorpunni, að olíuleiðslan frá landi hékk á báðum krókum þess. Að fyrir-lagi skipstjórans var akkerið látið falla aftur hindrunarlaust í því skyni að losa leiðsluna af akkerinu, en þegar það var dregið upp á ný, var leiðslan enn föst á annarri klónni og brotnaði, í

sömu svifum og akkerið kom upp úr sjó. Kl. 8.55 hafði m/t Linde dregið upp bæði akkerin. Sleppti það þá báðum togvörum Hvalfells, sem hafði dregið stefni þess út um, og hélt til Skerjafjarðar, sem var síðasti affermingarstaður þess hér við land, og var lagzt þar kl. 11.25.

Skipstjóri dráttarbátsins Magna skýrir svo frá, að þegar Magni var kominn út að olíuskipinu, hafi hann lagt honum við það aftarlega með stefni bátsins aftur með skipinu og þannig, að hann hafi myndað 35°—40° horn við olíuskipið með bóginn alltaf fast við það. Síðan hafi hann alla nóttina „keyrt í spring á fullri ferð á vélsímanum“, en kveðst ekki geta sagt um gufubrýsting á vélinni. Með þessum aðgerðum hafi verið ætlunin að létta á afturfestingum olíuskipisins. Þessi framburður skipstjóra Magna er studdur af framburði vitnisins Andrésar Sveinbjörnssonar. Vél Magna hefur 325 hestöfl.

Stefnendur reisa kröfur sínar á því, að hér hafi verið um björgun að ræða. B/v Hvalfell hafi með því að halda í olíuskipið frá því um kvöldið 26. nóvember og alla aðfaranótt hins 27. nóvember varnað því, að það slitnaði upp og ræki á land. Telja þeir hina umstefndu fjárhæð hæfileg björgunarlaun til sín.

Stefndu reisa kröfur sínar í fyrsta lagi á því, að hér hafi verið um að ræða aðstoð, en ekki björgun, og vísa því til stuðnings til framburða skipstjóra, I. stýrimanns og háseta á m/t Linde við sjóferðapróf út af atburðinum. Allir þessir menn bera það, að b/v Hvalfell hafi ekkert togað í m/t Linde fyrr en um morguninn 27. nóvember, er Hvalfell dró stefni Linde í stefnu á siglingaleið út. Segja þeir, að vírarnir milli skipanna hafi ekki verið strengdir, heldur slakir alla nóttina, og skírskota skipstjóri og I. stýrimaður í þessu sambandi til þess, að festingu víra b/v Hvalfells á bakka olíuskipisins hafi verið þannig háttað, að það hafi hlotið að sjást, ef strengt hefði verið á þeim. Þá telur skipstjóri m/t Linde, að skip hans hefði getað bjargað sér sjálfst án aðstoðar b/v Hvalfells. Er það álit hans, að festingin að aftan hefði haldið skipinu, en jafnvel þó að hún hefði bilað, hefði hann getað náð skipinu út með því að setja á fulla ferð aftur á bak og draga upp akkerin um leið, en vél skipsins var höfð tilbúin til átaka allan þann tíma, er hér skiptir máli, og skipshöfnin reiðubúin til starfa.

Telja stefndu, að hjálp b/v Hvalfells hafi eingöngu verið í því fölginn að liggja viðbúinn til stjórnborða við m/t Linde til frekara

öryggis, ef festingar olíuskipsins kynnu að bila á ný, en til þess hafi ekki komið.

Í öðru lagi reisa stefndu kröfur sínar á því, að þó svo yrði talið, að um björgun hafi verið að ræða, þá hafi hún verið mjög auðveld og tekið stuttan tíma og sé hin umstefnda björgunar-launakrafa því allt of há.

Þá hafa stefndu hreyft því, að þótt m/t Linde yrði talið hafa verið í bjargleysisástandi umrædda nótt, þá hafi það verið sök eigenda olíustöðvarinnar við Örfirisey, Olíufélagsins h/f, sem hafi gefið hafnaryfirvöldum fyrirmæli um legustað skipsins og lagt því til ótrygg legufæri. Einnig megi saka hafnsögumanninn, sem lagði skipinu, um það, ef skipið varð ósjálfbjarga, en telja verður þessi atriði óviðkomandi stefnendum.

Svo sem áður er sagt, kveðst vitnið Andrés Sveinbjörnsson hafa sent skipstjóranum á b/v Hvalfelli skilaboð um að strengja á virunum, þegar búið væri að festa þá, en hafa þá ekki of stífa. Þá segir vitnið, að skipstjóri m/t Linde hafi talið skip sitt í mikilli hættu, þegar b/v Hvalfell var beðinn um aðstoð. Sjálfst kveðst vitnið hafa talið skipið í hættu. Skipið hafi verið í sjálfheldu þarna og ekki komið út af eigin rammleik. Þess er og áður getið, að talstöðvarvörðurinn á e/s Magna kveðst hafa flutt þá orðsendingu til skipstjórans á Hvalfelli „að hífa tutt á virunum“ Í leiðarbrók b/v Hvalfells segir, að hífir hafi verið í báða vírana og þeir strengdir. Staðfestir skipstjóri Hvalfells þetta við sjóferðaprófið og tekur þar jafnframt fram, að alla nóttina hafi vírarnir verið strengdir þannig, að nokkurt átak hafi allan tímann verið frá Hvalfelli í olíuskipið. Þá kveður skipstjórinn það, að vél skipsins var látin ganga á hægri ferð áfram alla nóttina, hafa verið gert til öryggis því, að skipið drægi ekki akkeri sín heim.

Stýrimaður á b/v Hvalfelli hefur borið það sem vitni, að vírarnir milli skipanna hafi verið strengdir alla umrædda nótt, og telur, að allan þann tíma hafi Hvalfell tekið töluvert í olíuskipið. Vitnið álitur hættu hafa verið á því, að olíuskipið ræki upp um nóttina, ef hjálpar b/v Hvalfells hefði ekki notið við.

Vitnið Einar Jónasson hafnsögumaður, er dvaldist í m/t Linde aðfaranótt föstudagsins frá því um miðnætti, kveðst tvisvar um nóttina hafa farið fram á olíuskipið og þá séð, að vírarnir milli þess og Hvalfells voru nokkuð strengdir, en þó ekki upp úr sjó. Vitni þetta, sem lagði olíuskipinu, gizkar á, að olíuskipið hafi rekið „um tvær lengdir sínar að minnsta kosti frá þeim

stað, sem því var upphaflega lagt á“. Vitnið álitur, að um nóttina, þegar hvassast var, hafi skipið verið í hættu statt.

Vitnið Guðbjartur Ólafsson hafnsögumaður, sem um kl. 20.00 fimmtudaginn 26. nóvember var statt í b/v Hvalfelli á ytri höfninni í Reykjavík og ætlaði að fara að sigla skipinu inn í innri höfnina, hefur skýrt svo frá, að um það leyti hafi komið beiðni til skipstjórans á Hvalfelli um að fara m/t Linde til aðstoðar, þar sem skipið væri í mjög mikilli hættu með slitnar festar og flatt fyrir vindi og sjó. Hafi skipstjóri Hvalfells samþykkt að veita alla þá hjálp, sem hann gæti, og síðan haldið skipinu til aðstoðar. Vitnið segir, að þegar báðir togvírar Hvalfells höfðu verið festir í Linde, hafi þeir verið dregnir inn, unz þeir voru „stífir“, og þeim hafi verið haldið strengdum alla aðfaranótt föstudagsins. Það kveður, að vindur hafi verið hvass á norðan, misvísandi. Telur vitni þetta, að olíuskipið hafi verið í hættu þarna um nóttina og að skipið hefði haft litla möguleika til að bjarga sér sjálft, ef það hefði slitnað upp. Í þessu sambandi hefur vitnið tekið fram, að stórt dufl (bauja) hafi verið við bakborðshlið olíuskipisins og olíuleiðsla úr landi föst á akkeri þess, en að álitu vitnisins hefði þetta hvort tveggja torvelað afhafnamöguleika skipsins.

Það er álit hinna siglingafróðu samdómenda, að eins og festingu víranna í m/t Linde var háttað, þá hafi þeir getað verið strengdir, enda þótt ekki hertist að öllum brögðum á báðum festingarpollunum. Neðstu brögðin á fyrri pollanum hafi getað brugðizt yfir í átakspunkti og þetta hindrað, að efstu sýnilegu brögðin hertust að pollanum, enda séu slíkir vírar, sem þarna var um að ræða, mjög óþjálir. Með þetta í huga þykir með framburðum framannefndra þriggja hafnsögumanna svo og skipstjóra og stýrimanns b/v Hvalfells sannað, að vírarnir milli Hvalfells og Linde hafi verið svo strengdir, að þeir hafi togað í m/t Linde að framan með þungu átaki kvöldið 26. nóvember og alla aðfaranótt 27. s. m., enda þótt miðja víranna lyftist ekki upp úr sjó, en þess var ekki að vænta, þar sem 150 faðmar voru milli skipanna. Þá verður að telja, eftir því sem fram hefur komið í málinu, að e/s Magni hafi með aðgerðum sínum létt eitthvað á afturfestingum olíuskipisins.

Í málinu kemur fram, að eftir að festingin frá framstefni m/t Linde í duflið að framan hafði bilað, þá rak skipið að framan ca tvær lengdir sínar og dró með sér stjórnborðsakkerið, sem hafði úti átta liði af keðju, þar til bakborðsakkerið var látið falla og hafði tekið út tvo liði af keðju og annað eða bæði akkerin höfðu

fengið einhverja festu. Hins vegar er ósannað gegn mótmælum stefndu, að skipið hafi rekið eftir það. Þetta gerðist, áður en b/v Hvalfell kom á vettvang, en lokið var við að ganga frá vírum milli skipanna kl. 22.30 á fimmtudagskvöldið.

Af því, sem hér að framan segir, kemur fram, að mönnum ber ekki saman um vindátt. Það skiptir þó ekki máli, þar eð aðiljar eru sammála um, að vindur hafi staðið nokkurn veginn þvert á stjórnbörðshlið m/t Linde, eftir að skipið hætti að reka. Um vindhraða er áður talað. Hélzt vindur hvass fram til kl. 5—6 aðfaranótt föstudagsins, en fór þá að lægja. Þegar b/v Hvalfell kom á vettvang, lá m/t Linde að framan fyrir stjórnbörðs-akkeri með 8 liðum af keðju úti og bakbörðsakkeri með 2 liðum af keðju, en að aftan aðeins fyrir festingum í dufl á stjórnbörða, sams konar þeim og bilað höfðu að framan. Festingar að aftan í dufl til bakbörða höfðu þá verið losaðar, þar sem duflið var komið undir hlið skipsins. Í umrætt skipti var skipið aðeins með um það bil hálffermi og því nokkuð hátt í sjó og tók mikið á sig.

Þegar framangreind atriði eru virt svo og það, sem gerzt hafði síðari hluta fimmtudagsins 26. nóvember, verður að telja, að hætta hafi verið á því, að m/t Linde kynni að slíta festar sínar eða halda áfram að reka aðfaranótt föstudagsins 27. nóvember og bera að landi, þar sem skipið lá mjög nærri því. Þá verður og að telja allsendis óvíst, ef svo hefði farið, sem hér var sagt, að skipið hefði af eigin rammleik getað forðað sér frá strandi, þar sem vindur var hvass og svigrúm þess til athafna takmarkað og óhægt, eins og á stóð. Vísast um framangreind atriði sérstaklega til framburðar hafnsögumanna Andrésar Sveinbjörnssonar, Guðbjarts Ólafssonar og Einars Jónassonar.

Að þessu athuguðu þykir hjálp sú, sem b/v Hvalfell veitti m/t Linde í umrætt skipti og lýst hefur verið hér að framan, vera björgun í merkingu siglingalaganna.

Umrædd björgun var auðveld, hún tók skamman tíma, og ekki verður talið, að b/v Hvalfell eða skipshöfn þess skips hafi verið lagt í teljandi hættu við björgunina.

Stefnendur hafa lagt fram sundurliðaðan reikning yfir beinan kostnað, sem þeir telja eiganda b/v Hvalfells hafa haft í sambandi við björgunina, svo og tjón, er hann hafi beðið vegna hennar. Nemur reikningsfjárhæðin samtals kr. 46.255.40, og er þar með talið áætlað aflatjón, kr. 20.000.00.

Stefndu hafa ekki andmælt einstökum liðum reiknings þessa, nema aflatjóninu, sem þeir hafa mótmælt sem of háu, og þykir verða að fallast á þau andmæli. Telst aflatjónið hæfilega áætlað

kr. 9000.00, og nemur þá útlagður kostnaður og tjón vegna björgunarinnar kr. 35.255.40.

Að því er varðar verðmæti hinna björguðu hagsmuna, halda stefnendur því fram, að verðmæti m/t Linde, sem er tankskip, byggt í Greenock árið 1951 og 15680 tonn (d.w.), sé £800 þúsund og styðjast í því efni við álit tveggja norskra skipamiðlara.

Stefndu hafa andmælt verði þessu sem allt of háu.

Aðiljar eru sammála um, að skipið hafi verið váttryggt fyrir £637 þúsund á þeim tíma, er hér skiptir máli. Mat á verðmæti skipsins hefur ekki farið fram. Þykir því rétt að miða verðmæti skipsins við váttryggingarverð þess, og nemur þá verð skipsins í íslenskum krónum 29.110.900.00, miðað við gengi kr. 45.70 á sterlingspundi.

Af gögnum málsins þykir mega ráða örugglega, að heildarverðmæti farms þess, sem upp úr skipinu kom, eftir að umræddur atburður gerðist, hafi numið kr. 5.057.546.14. Nema hinir björguðu hagsmunir þannig samtals kr. 34.168.446.14.

Þegar framangreind atriði eru virt, hætta sú, sem hinir björguðu hagsmunir voru í, þegar hjálpin var veitt, svo og önnur atriði, er máli skipta, þykja björgunarlaun til stefnenda hæfilega ákveðin kr. 1.200.000.00, og eru þar í innifalin framangreindur kostnaður og tjón eigenda b/v Hvalfells. Ber að dæma stefndu til að greiða stefnendum nefnda fjárhæð með vöxtum, eins og krafist hefur verið, svo og málskostnað, sem ákveðst kr. 30.000.00. Þá ber að viðurkenna sjóveðrétt stefnenda í m/t Linde frá Tönsberg til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Bjarni Bjarnason, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm þenna ásamt meðdómsmönnum Jónasi Jónassyni og Hannesi Pálssyni skipstjórum.

Dómsorð:

Stefndi, Sveinbjörn Jónsson hrl. f. h. eigenda m/t Linde frá Tönsberg og f. h. farmeigenda, greiði stefnanda, Ágústi Fjeldsted hdl. f. h. eiganda b/v Hvalfells, RE 282, og f. h. áhafnar skipsins, kr. 1.200.000.00 með 6% ársvöxtum frá 27. nóvember 1953 til greiðsludags og kr. 30.000.00 í málskostnað. Eiga stefnendur sjóveðrétt í m/t Linde frá Tönsberg til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.